

**Bericht
zur Verkehrsministerkonferenz der Länder (VMK) am 07./08. Oktober 2008 in
Dessau**

**TOP 5.1
Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Die Verkehrsministerkonferenz (VMK) hat am 16./17.04.2008 anlässlich des Berichts aus der Arbeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) einen **Beschluss zur Verkehrssicherheitsarbeit** gefasst.

Sie stellt in ihrem Beschluss fest (**Nummer 2**), dass sich der abnehmende Trend bei der Anzahl der Getöteten auch in 2007 fortgesetzt hat, dass aber die steigende Zahl von Unfällen mit Personenschaden Anlass zur Sorge bereitet. Die endgültigen Unfallzahlen aus dem Jahr 2007 belegen die positive Entwicklung beim Rückgang der Zahl der Getöteten: Im Jahr 2007 wurden 2,8 % weniger Menschen bei Verkehrsunfällen als im Vorjahr getötet (absolut in 2007: 4949). Die Zahl der Schwerverletzten stieg hingegen um 1,3 % auf 75.443, die Zahl der Leichtverletzten um 2,3 % auf 355.976.

Die VMK bringt zum Ausdruck (**Nummer 3**), dass sie die von Seiten des Bundes im Rahmen der Nationalen Kampagne eingeleiteten Maßnahmen begrüßt, darüber hinaus aber weitere Anstrengungen für dringend erforderlich hält. Zu den entsprechenden Vorschlägen der VMK wird nachfolgend Stellung genommen.

Vorab ist auf den gemeinschaftsrechtlichen Kontext der Verkehrssicherheitsarbeit hinzuweisen:

Die Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes ist eingebunden in die europäische Verkehrssicherheitsarbeit. Hierzu hat die Europäische Kommission angekündigt, ab Herbst 2008 bis Mitte 2009 den Entwurf eines neuen, 4. Aktionsprogramms zur Straßenverkehrssicherheit für die Zeit nach 2010 zu erarbeiten und die Beteiligung der Mitgliedstaaten erbeten. Das BMVBS wird sich aktiv in die Erarbeitung des 4. Akti-

onsprogramms einbringen. Hieraus wird sich auch Überarbeitungsbedarf für das nationale Verkehrssicherheitsprogramm, welches aus dem Jahr 2001 stammt, ergeben. In den vergangenen Jahren waren Aktivitäten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Europa beispielsweise die Verabschiedung der Richtlinie zur Nachrüstung von Lkw mit Tote-Winkel-Spiegeln sowie die Erhöhung der Anforderungen an die Lenk- und Ruhezeiten für Lkw- und Busfahrer durch die europäische Fahrpersonalverordnung. Die Europäische Kommission hat zudem einen Richtlinienentwurf zur Ausrüstung von neuen Typen von Kfz mit Tagfahrleuchten vorgelegt, nach dem die technischen Vorschriften der entsprechenden UN ECE Regelung 48 der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) der Vereinten Nationen (UN) verbindlich in allen EU-Staaten anzuwenden sind. Tagfahrleuchten werden danach vorgeschrieben für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ab Februar 2011, für Busse und Lkw ab August 2012. Die ab diesem Zeitpunkt für neue Fahrzeugtypen vorgeschriebenen Tagfahrleuchten werden automatisch beim Anstellen des Motors aktiviert; sie haben eine schwächere Leuchtkraft als herkömmliches Abblendlicht und einen geringen Kraftstoffverbrauch sowie eine hohe Lebensdauer. Ferner sind zu nennen die nunmehr kurz bevorstehende Verabschiedung der Richtlinie zur sicheren Straßeninfrastruktur sowie die drei Verordnungen des so genannten Road Package, die durch verbesserte Kontrolle der Verkehrsunternehmen und den Aufbau europaweit vernetzter nationaler Register auf einen sicheren Güter- und Personenverkehr in der Gemeinschaft abzielen.

Bei den Bemühungen zur Reduktion der Zahl der Straßenverkehrstoten zählt Deutschland zu den erfolgreichsten Staaten in Europa: In den Jahren 2001-2007 konnte Deutschland mit einem Rückgang um ca. 29 % eine schnellere Reduktion der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten verzeichnen als der EU-Durchschnitt (etwa -21 %). Im Jahr 2006 starben bezogen auf je 100.000 Einwohner in Deutschland sechs Personen bei Straßenverkehrsunfällen (1991: 14 Personen). Damit liegt Deutschland innerhalb der fünfzehn „alten“ EU-Mitgliedstaaten auf Rang 5 (1991: Rang 8). Der Abstand zu den Staaten auf den Rängen 1 bis 3 (Vereinigtes Königreich, Schweden und die Niederlande) konnte deutlich verringert werden.

Im Einzelnen zum Beschluss der VMK:

Unter Nummer 3 ihres Beschlusses zählt die VMK mehrere Maßnahmen auf, zu denen wie folgt berichtet wird:

- Stärkere Koordination der Verkehrssicherheitsarbeit

Das BMVBS wird dem Wunsch der VMK nach stärkerer Koordination der Verkehrssicherheitsarbeit durch das BMVBS gerne entsprechen und sich daher am „Runden Tisch Verkehrssicherheit“, der von den Ländern und dem DVR initiiert wurde, künftig maßgeblich beteiligen. Zugleich soll einmal im Jahr unter Leitung des Bundesverkehrsministers ein übergreifendes Spitzengespräch mit den Vorsitzenden von VMK und Innenministerkonferenz (IMK) sowie den wesentlichen Verbänden und Institutionen (u.a. Verkehrswacht, Automobilverbände, Versicherer, Überwachungsorganisationen, Kirchen, Fahrradverband) zum Thema „Verkehrssicherheit“ stattfinden. Der Bundesverkehrsminister hat dies dem Vorsitzenden der VMK mit Schreiben vom 25. Juli 2008 zugesagt. Ein erstes Spitzengespräch hatte bereits am 7. Februar 2008 stattgefunden. Die jährlichen Spitzengespräche sowie der „Runde Tisch Verkehrssicherheit“ bieten die Möglichkeit zur Koordinierung der fachlichen Verkehrssicherheitsarbeit.

Das BMVBS hat darüber hinaus in zwei Bereichen die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt, die Forschung zu intensivieren. So untersucht die BASt kurzfristig und ganz konkret die wesentlichen Gründe für die oftmals tödlichen Unfälle auf Landstraßen (derzeit 61 % aller Getöteten). Langfristig und eher grundsätzlich angelegt ist eine Untersuchung zu den möglichen Auswirkungen des demografischen Wandels und die hieraus zu ziehenden Schlussfolgerungen für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit.

Insgesamt stellt das BMVBS jährlich 11 Mio. € für die praktische Verkehrssicherheitsarbeit und 4 Mio. € für die Forschung in diesem Bereich zur Verfügung.

- Stärkere Nutzung der Potenziale der Verkehrsinfrastruktur

Wesentlicher Faktor zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr ist die Ausstattung der Straßen und ihre Wirkung auf die Fahrer. Die jeweiligen Ausstattungsmerkmale von Straßen (Spurbreite, Kurven, Standstreifen, Beschilderung etc.) erzeugen bei den Verkehrsteilnehmern Erwartungen, nach denen sie ihr Fahrverhalten ausrichten. Stimmt ihre Erwartung nicht mit den tatsächlichen Erfordernissen an einen sicheren Verkehrsablauf überein, führt dies zu einer Erhöhung der Unfallgefahr. Mit den zurzeit vorbereiteten „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)“

wird das Ziel verfolgt, Straßen durch die Anwendung der neuesten Erkenntnisse im Bereich des Straßenentwurfs sicherer zu gestalten sowie durch den gezielten Einsatz von Unterscheidungsmerkmalen die Verkehrsteilnehmer über die Netzfunktion der Straße zu informieren und hierdurch das Fahrverhalten zu beeinflussen.

Nach dem Prinzip der „selbsterklärenden Straßen“ sollen Straßen zukünftig daher so entworfen werden, dass Verkehrsteilnehmer intuitiv begreifen, welches Fahrverhalten von ihnen erwartet wird und auf welche Verkehrssituationen sie sich einstellen müssen. Es werden wenige, deutlich unterscheidbare Straßentypen definiert, an die enge Entwurfs-, Gestaltungs- und Betriebsvorgaben geknüpft sind. Die Entwurfselemente der Linienführung, des Querschnitts und der Knotenpunktgestaltung sind hierzu eng aufeinander abzustimmen. Von besonderer Bedeutung ist die verbindliche, den Straßentypen und ihren jeweiligen Gestaltungselementen angepasste Definition betrieblicher Aspekte, wie z.B. der auf der Fahrbahn zulässigen Verkehrsarten sowie der planerisch angemessenen Höchstgeschwindigkeit. Dabei sind die Straßen „Fehler verzeihend“ zu entwerfen, was bedeutet, dass bei Fehlern im günstigsten Fall ein Unfall vermieden werden kann, oder, sofern ein Unfall unvermeidlich wird, dieser mit möglichst geringen Folgen für die Beteiligten verbunden ist.

- Einrichtung der Institution „Unfallkommission“

Das BMVBS sieht die Einrichtung von regionalen oder örtlichen Unfallkommissionen als ein wesentliches Element der Verkehrssicherheitsarbeit an. Das BMVBS hat deshalb das Instrument der Unfallkommissionen ausdrücklich in den Entwurf der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung der derzeit laufenden Novelle „Bessere Beschilderung“ aufgenommen. Mit einem Inkrafttreten der Novelle ist am 1. Januar 2009 zu rechnen.

Die Finanzierung von baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktursicherheit erfolgt im Straßenbauhaushalt des Bundes im Rahmen der den Ländern zugewiesenen Mittel. Hierbei können diese bei Bedarf in eigener Zuständigkeit eine Priorisierung zur gezielten Beseitigung von Unfallhäufungen vorsehen.

- Intensivierung der Verkehrserziehung und Aufklärung

Kinder, junge Fahranfänger und ältere Menschen bleiben auch in Zukunft Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit des BMVBS. Ebenso wird am Modell des begleiteten Fahrens ab 17 festgehalten. Das Instrument des Sicherheitstrainings wird begrüßt. Allerdings ist eine finanzielle Beteiligung des BMVBS gemäß den Maßgaben des Bundesrechnungshofes nicht möglich. Im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne soll ein Schwerpunkt auf die Motorradsicherheit gelegt werden, da bei insgesamt rückläufigen Zahlen (-2,8 %) im Jahr 2007 1,8 % mehr Motorradfahrer als im Vorjahr tödlich verunglückt sind.

- Anpassung des Verhaltensrechts

Ergänzend soll auf zwei Novellen im Bereich des Verhaltensrechts hingewiesen werden: Durch die Bußgeld-Novelle (StVG und Bußgeldkatalogverordnung) und die Novelle zur besseren Beschilderung (StVO), die beide 2009 in Kraft treten sollen, soll ein verändertes Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer bewirkt werden. Die beabsichtigte Bußgelderhöhung setzt bei den Hauptunfallursachen an, denen durch deutlich erhöhte Sanktionen entgegengewirkt werden soll. Dies erfordert zugleich eine Unterstützung durch die Länder, die ihre Verkehrskontrollen auf diese Hauptunfallursachen konzentrieren müssen. Demgegenüber soll die Novelle zur besseren Beschilderung die Entscheidungsträger in Ländern und Kommunen dazu veranlassen, Schilder nur noch dort aufzustellen, wo konkrete Gefahrensituationen entstehen können. Damit soll die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer auf diese Gefahrenlagen konzentriert und nicht durch überflüssige Beschilderung abgelenkt werden.

- Fortschritte in der Fahrzeugtechnik forcieren

Das BMVBS wird die mit der eSafety-Konferenz im Juni 2007 begonnene Initiative zur Förderung passiver und aktiver elektronischer Sicherheitselemente in Kraftfahrzeugen auf internationaler Ebene fortsetzen. Hierbei geht es vorrangig um die Schaffung eines verbindlichen internationalen Rechtsrahmens für diese Systeme, aber auch um die Weiterentwicklung und Einführung einzelner Komponenten wie die Ausrüstung von neuen Pkw mit dem automatischen Notrufsystem eCall.

Das BMVBS setzt sich derzeit in diesem Kontext vorrangig für eine verbindliche Ausrüstung von neuen Lkw und Bussen mit neuen Sicherheitssystemen ein. Erforderlich

ist die verbindliche Ausrüstung mit ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm), einem Notbremssystem und einem Spurverlassens-Warnsystem. ESP beugt Unfällen vor, indem es den Fahrer darin unterstützt, in kritischen Situationen die Kontrolle über das Fahrzeug zu behalten. Notbremssysteme sollen dazu beitragen, Auffahrunfälle zu vermeiden. Die vorgesehenen Spurverlassens-Warnsysteme sollen den Fahrer rechtzeitig vor einem unbeabsichtigten Verlassen der Fahrspur warnen. Da die Genehmigungsvorschriften für Lkw und Busse in der Europäischen Union über die EG-Typgenehmigungsrichtlinie 2007/46/EG harmonisiert sind, kann eine verbindliche Ausrüstung von Lkw und Bussen mit neuen Sicherheitssystemen jedoch nicht national, sondern nur über eine EG-Richtlinie oder EG-Verordnung vorgeschrieben werden. Das BMVBS begrüßt daher den Vorschlag der Europäischen Kommission, EU-weit eine verbindliche Ausrüstung von Lkw und Bussen mit ESP, einem Notbremssystem sowie einem Spurverlassens-Warnsystem vorzuschreiben.

Bevor die neuen Sicherheitssysteme verbindlich vorgeschrieben werden können, müssen die Anforderungen an diese Systeme international festgelegt werden. Für die internationale Festlegung von fahrzeugtechnischen Vorschriften ist die Wirtschaftskommission für Europa (ECE) der Vereinten Nationen (UN) in Genf zuständig. Die Anforderungen an ESP sind bereits in der UN-ECE-Regelung Nr. 13 (Bremsen) festgelegt. Die Anforderungen an Notbremssysteme und Spurverlassens-Warnsysteme müssen noch erarbeitet und in einer UN-ECE-Regelung festgelegt werden. Die ersten Schritte zur Erarbeitung einer entsprechenden UN-ECE-Regelung wurden vom BMVBS eingeleitet. In den zuständigen Gremien arbeitet das BMVBS daher mit dem Ziel der möglichst raschen Verabschiedung einer entsprechenden UN-ECE-Regelung für Notbremssysteme und Spurverlassens-Warnsysteme mit.

Darüber hinaus finden auf Initiative des BMBVS zurzeit Gespräche mit dem Verband der Automobilindustrie (VDA) und dem Verband der Importeure von Kraftfahrzeugen (VDIK) statt, um vorab Möglichkeiten einer freiwilligen Ausrüstung von Lkw und Bussen mit den o.g. Sicherheitssystemen auszuloten.

- die neuen Möglichkeiten der Telematik prüfen und entwickeln

Seitens der Privatwirtschaft haben sich im Straßenverkehr Telematiksysteme im Bereich des Flottenmanagements, der Fahrerassistenzsysteme oder der Navigationssysteme fest am Markt etabliert. Eine Grundlage für die Funktion dieser Systeme bildet die Ortung. Diese erfolgt zurzeit auf der Basis des amerikanischen Satellitennavigationssystems GPS. Durch den Aufbau und den Betrieb des zivilen europäischen Satellitennavigationssystems Galileo ist eine qualitative Verbesserung aller Systeme, die auf Satellitennavigation basieren, möglich. Galileo soll 2013 betriebsbereit sein und dann präzisere und verlässlichere Signale als GPS zur Verfügung stellen.

Die zukünftigen Anwendungspotenziale von Galileo im Bereich des Straßenverkehrs werden bereits jetzt durch das BMVBS im Rahmen von Forschungsprojekten untersucht. Besonders hervorzuheben sind dabei zwei Projekte, die gemeinsam mit dem Land Sachsen-Anhalt durchgeführt wurden. Dort wurden die Potenziale von Galileo in den Bereichen Verkehrsmanagement und Logistik untersucht.

Das BMVBS wird die Zeit bis zur Betriebsbereitschaft von Galileo nicht ungenutzt verstreichen lassen. Allerdings bleibt die Entwicklung und Vermarktung von Verkehrstelematik-Anwendungen vorrangig Aufgabe der Privatwirtschaft.

Unter **Nummer 4** des Beschlusses betont die VMK, am Ziel der **Halbierung der Zahl der Verkehrstoten** festhalten zu wollen und langfristig dem Denkansatz der **Vision Zero** als qualitativem Ziel Geltung verschaffen zu wollen.

Das BMVBS wird an dem gemeinsamen europäischen Ziel, die Zahl der Getöteten innerhalb der EU insgesamt zu halbieren, festhalten und durch seine Verkehrssicherheitsarbeit hierzu einen wesentlichen Beitrag leisten. Die Festlegung des DVR und seiner Mitglieder auf das Leitbild der Vision Zero wird vom BMVBS positiv gesehen und entsprechend begleitet, ohne sich diese Vision aber selber zu eigen zu machen.

Unter **Nummer 5** bittet die VMK den Bund, die Länder weiter bei der Umsetzung der **Nationalen Kampagne** frühzeitig und konkret zu beteiligen.

Der bereits angesprochene „Runde Tisch Verkehrssicherheitsarbeit“ (s.o. Nr. 3, Tired 1) dient dazu, die Länder mit eigenen Aktivitäten in die bundesweite Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“ zu integrieren.